

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Armin Grau, Matthias Gastel, Swantje Henrike Michaelsen, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 21/6816 –**

### **Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Verhältnis-Untersuchung für den geplanten Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Hinterweidenthal und Landau**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) fasst die Bewertungskomponenten eines Vorhabens des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zusammen. Dabei wird die Summe der Projektnutzen ins Verhältnis zu den Gesamtkosten des Projekts gebracht.

Das NKV wurde für diejenigen Autobahnprojekte neu bewertet, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird (Projekte des Bedarfsplans Teil B des Finanzierungs- und Realisierungsplans [FRP] 2025 bis 2029). Dabei hat sich das NKV für die Erweiterung der Bundesstraße 10 (B 10) zwischen Hinterweidenthal und Landau (Autobahn 65 [A 65]) auf vier Fahrstreifen (Projekt B10-G11-RP) nur minimal verändert, und das, obwohl der Ausbau aufgrund massiv gestiegener Baukosten seit Jahren in der Kritik steht. Das bestätigt auch ein Gutachten im Auftrag der BUND-Kreisgruppe (BUND = Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) Südpfalz ([www.bund-rlp.de/fileadmin/rlp/Mensch\\_und\\_Umwelt/Mobilitaet/B10/12.3.2024-Fachgutachterliche\\_Stellungnahme-des-BUND-zum-Bericht-des-Bundesrechnungshofes-B10.pdf](http://www.bund-rlp.de/fileadmin/rlp/Mensch_und_Umwelt/Mobilitaet/B10/12.3.2024-Fachgutachterliche_Stellungnahme-des-BUND-zum-Bericht-des-Bundesrechnungshofes-B10.pdf)) und des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang die massiv gestiegenen Baukosten beim Projekt B10-G11-RP und bei anderen Projekten in die Berechnung mit eingeflossen sind und ob die neuen Bewertungsansätze der Bundesverkehrswegeplanung dem Ziel einer Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze entsprechen.

1. Welche Nutzen- und Kostenkomponenten wurden im Vergleich zum Stand der Bewertungsmethodik 2016 bezüglich des Projekts Projekt B10-G11-RP ergänzt, geändert oder gestrichen (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?
2. Welche Barwerte für alle Nutzen- und Kostenkomponenten liegen der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bezüglich des Projekts B10-G11-RP zugrunde (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aktuelle Bewertung des Projekts B10 – G11-RP wurde anhand der Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und auf Grundlage der aktuellen Rahmenbedingungen durch die Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz für das Gesamtprojekt durchgeführt, wobei der Barwert des Nutzens zu 572.590 Mio. Euro und der Barwert der Kosten zu 391.794 Mio. Euro ermittelt wurde.

3. Bei welchen Projekten in Rheinland-Pfalz kam es durch die Neuberechnung zu Abweichungen im Vergleich zur vorherigen Berechnung des NKV (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?

Hierzu wird auf die öffentlich zugänglichen Projektbewertungen des BVWP 2030 (abrufbar unter [www.bvwp-projekte.de/index.html](http://www.bvwp-projekte.de/index.html)) sowie die veröffentlichten Projektbewertungen im Zuge der Aufstellung des IRP 2025–2029 bzw. des FRP 2025–2029 (abrufbar unter: [www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/nkv-dossiers-2025.html](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/nkv-dossiers-2025.html)) verwiesen.

4. Wie hoch ist der Anteil an Elektrofahrzeugen für die B 10, der den Berechnungen zugrunde gelegt wurde, und auf welches Jahr bezieht sich dieser Anteil?

Gemäß der Fahrzeugstrukturprognose im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Güterverkehr, die in der „Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der Bundesverkehrswegeplanung“ vom Dezember 2024 verwendet wurde, wurde bei den Berechnungen ein Anteil von Elektrofahrzeugen von 68,4 Prozent im MIV sowie von 78,3 Prozent im Güterverkehr zugrunde gelegt. Diese Ansätze beziehen sich auf den Prognosehorizont 2040.

5. Wie wurden die Kosten für die Planungsstufen 1 bis 4 ermittelt, und welche Dauer wurde für die Planungsstufen bei der B 10 angesetzt?

Gemäß dem Methodenhandbuch zum BVWP 2030 werden im Hinblick auf das frühe Planungsstadium der BVWP-Teilprojekte 1–3 geschätzte Planungskosten von 18 Prozent der Investitionssumme (exklusive Grunderwerbskosten) für einen Planungszeitraum von ca. 90 Monaten angenommen. Die BVWP-Teilprojekte 4 und 5 geben aufgrund des weiter fortgeschrittenen Planungsstands geringere Planungskosten sowie einen geringeren Planungszeitraum aus. Daraus ergeben sich jeweils 72 bzw. 24 Monate für den Vorentwurf bzw. den Bau.



